

KRISTON VÍZI JÓZSEF

A hosszú 19. század magyar vasúti építkezéseinek társadalmi hatásai

Adalékok Dombóvár környékének életmód-változásához

A Kiegyezés után Dombóvár vasúti csomóponttá vált. A cikk taglalja, milyen előnyökkel járt a vasút megjelenése az azóta kisvárossá fejlődött településen: nagy építkezések kezdődtek, elsősorban a vasút számára (állomás-épület, fűtőház, lakóházak); a lakosság is megnagyobbította házait, hogy befogadja az ország minden részéből érkező vasúti dolgozókat; a máshonnan érkező munkások hozzájárultak a község etnikai képének színesebb tételéhez; fejlődött az ipar, bevezették a villanyvilágítást; a betelepült és a helyi értelmiség nagyobb műveltségi igénye az iskolarendszer fejlesztésével járt; végül a helyi társas-életben is előnyös változások jöttek létre.

„A vasúthálózat kiépülése Magyarországon kétféle hatást gyakorolt a településekre. Egyfelől a már meglévő gazdasági – közigazgatási – egyházi – kulturális központokat kötötte össze, legtöbbször erősítve korábban elért funkcióikat. Másfelől a földrajzi adottságok miatt olyan vonalvezetésekre került sor, melyek következtében addig kevésbé fontos településeken vasúti csomópontok alakultak ki. A vasút által korábbi funkcióit nagyon megnövelő nagyközségek sorába tartozott Dombóvár is. A „vasutas települések” többségében az új szakmához kapcsolódó munkavállalói számára kisebb-nagyobb lakótelepet, gyakran iskolát, üzletet is épített a MÁV” – áll e tömör és sommás, írásunkat is indító megállapítása MAJDÁN JÁNOSnak, a téma régiókat is érintő kiemelkedő kutatójának egyik írásában.¹

Mint látni fogjuk, a mostani példaként kiválasztott nyugat-tolnai település, későbbi kisváros: Dombóvár esetében a passzus minden mondata igaz, más és más vonatkozásban s idő-metszetben, de – megállja a helyét.

A Kiegyezést követően szinte azonnal három, egymással versengő, majd érdek-egyesítő gazdasági társulás tett kísérletet a nagy befektetés mellett is jócskán kifizetődőnek számító dél-dunántúli szállítási tengely megoldására vasúton a Duna és az Adriai-tengerhez kivezető csomópontok (az osztrák érdekeltségű Trieszt, majd Fiume) felé. E három tervzetből kettő – mind kelet, mind nyugat irányába – Dombóvárról indult volna ki, de legalábbis fontos szerepet szánt az akkor még csak az Esterházy hitbizomány („zárgondnokság”) déli területén lévő, még alig karakteres agrárius településnek, csupán gazdasági birtokközpontnak. Az országgyűlés által elfogadott és FERENC JÓZSEF kézjegyével szentesített (1870. évi XXXIII.) törvényben rögzítették, hogy másodosztályú pálya épüljön nyugat-keleti irányban Zákány és Bátaszék között. Első szakaszként, a Drávától Dombóvárig tartó részt 1872-es megvalósítással kívánták kiépíteni, majd egy évvel később tervezték átadni a Dunáig elvezető vasúti pályát. A Zákány – Dombóvár szakaszon 1871 nyarán indult meg az építkezés, de az 1872. augusztus 14-én tartott bejárás után a forgalom megindulását a 100 kilométeres (!) szakaszon a miniszter, TISZA LAJOS (1832-1898) a bizottsági szemle hatására mégsem engedélyezte.² A további építkezések kalandos és emberi, valamint anyagi erőfeszítéseit, gyakori kudarcait most mellőzve, e helyütt kiemelhetjük: a Duna-Dráva Vasút Rt. végülis 1878

januárjától a miniszteri támogatás és jóváhagyás révén a (csak 1868-ban megalapított) Magyar Államvasutak teljes kezelésébe került, ami így Dombóvár első vasújtára is érvényessé vált!

A Kelenföldről (azaz észak felől délre) induló, Sárbogárdon és Dombóváron át vezető, Baranya – Szentlőrincig húzódó, 200 kilométer (!) hosszúságú pálya kivitelezését egy igen tökeerős és önálló, gyorsan szervező s építető társulás kezdte meg és végezte el, aminek eredményeként 1882. november 16-án forgalomba helyezték e tekintélyes vonalat. Dombóvár így közvetlen kapcsolatba került Budapesttel, és Pécsen keresztül Eszékkel is. Az újabb vonal 1890. július elsejei államosításának segítségével megvalósult a MÁV-szerelvények közvetlen fumei közlekedtetése.³ Dombóvár jelentőségét növelte továbbá, hogy a század végén megnyílt az úgynevezett helyiérdekű vasút is Hajmáskér és Új-Dombóvár között, szintén igen jelentős hosszúságú pálya-szakaszon (1895. december 30.).⁴

A vasút dombóvári megjelenésének és állandósulásának jelzői az építmények és a nagyméretű műtárgyak. Esetünkben ezek sora az 1872-ben átadott Ó-Dombóvár állomás (felvételi) épülete, majd a következő évben a Fűtőház; jelenleg immár az 1900-as évek elejétől Dombóvár-Alsó néven szereplő területen. Mint emlékeztet, 1882-ben megnyílik észak, azaz Kelenföld felől a jóval nagyobb és jelentősebb vonal, amely aztán Ó-Dombóvárnál derékszöget téve folytatja útját Pécs s még délebb felé. Így ennek a kiszolgálására jön létre és kap nevet Új-Dombóvár néven az állomás (jelenlegi állomás: 1893) és összes tartozéka. Az 1912-ben kibővített és a mai napig legendás Kör-fűtőház⁵ 1898-ban épült meg, 1910-ben az Áruraktárak, valamint korszakunk végén, 1914-ben a Vontatási laktanya, a Víztorony és a dombóvári viszonylatban szintén a mai napig jelképes erejű Talpfatelítő-telep.⁶ A település bekapcsolódott az ország vérkeringésébe; egyre több dolgozóra volt szükség. Mivel vonzotta őket a biztonságos megélhetés, a fizetés, a biztosított nyugdíj és a társadalmi felemelkedés lehetősége, szívesen jöttek a vasúthoz dolgozni az emberek. Ám ezt megelőzően – miként a Monarchia más részén is, Dombóvár környékéről, főleg a hatalmas Esterházy-uradalom pusztáiról és jobbára a Kapos-mente falvaiból százával vettek részt az építkezések igen fárasztó, de nagyon jól fizető alkalmi és idénymunkáin, elsősorban – érthetően – a férfiak. Számukra az ezzel járó fizikai munka és a napi 10-12 órás teljesítés egyáltalán nem volt ismeretlen. Később az egyszerűbb munkákra szakképzettség nélkül is felvettek akárkit, pl. kocsirendezőnek vagy pálya-munkásnak. Hivatalos – sajnos csekély számban fennmaradt – adatokból, iratokból tudható, hogy a korábban létrejött vasúti központokból (Szolnok, Zágráb) érkeztek a szakmunkások, a lakatosok vagy a mozdonyvezetők, és a képzett, akkorra már valóban „világot járt s látott” felső vezetők. A sokszor 10-15 kilométerről is kényszerűen be-, majd hazajáró vasúti foglalkoztatottak számára a helybéli, ó-dombóvári lakosok házuk helyiségeinek egy-egy részét kiadták albérletbe, majd nem sokkal ezután számosan keskeny portáikhoz újabb szoba-konyhás kis lakásokat építettek, ragasztottak inkább. Így egy-egy ügyesebb vagy nagyobb telekkel rendelkező család udvarán 4-5 kis, majd bővülő família is lakott egy időben! Mai napig hagyományozódó családi történetek szólnak arról, hogy számos, korábban főleg (földműves és állattartó) gazdálkodásból vagy iparkodásból élő család örömmel vette, ha vőnek benősült a befogadott albérló vagy éppen a már céltudatosan a házhoz közelítő életerős és jó egzisztenciával kecsegtető férfiú, – légyen az akár a Monarchia más tájairól ideszegődött.

A MÁV maga is megkezdte a tudatos és tervszerű építkezést Dombóváron is; először az Ó-dombóvári Állomás közvetlen közelében. Az úgynevezett utazó személyzet pihenésére attól nyugatabbra négy, emeletes, a korban is jócskán újszerűnek számító lakóházban több mint harminc lakást hoztak tető alá. A végleg, de legalábbis hosszabb időre ideszánt tisztek s családjaik számára a felvételi épülettől keletre húztak fel – a mai napig álló – épületeket. Az ettől északra húzódó, a község feltöretett kenderföldjeit felparcellázva, épületek számára megnyitott sorokat jó ideig csak „*vasutas utcákként*” nevezték-jelölték (a mai Vörösmarty, Kölcsey és Bartók Béla utcák). 1920-ig pedig igen sokan, főleg magányosok és inkább az albérleten és az étkezésen takarékoskodók közül sokan vagonlakásokban éltek az állomás(ok) területén!

Az I. világháború végén, 1918-ban SAGULY KÁROLY dombóvári MÁV osztálymérnök (?) által kezdeményezett, majd a szintén legendás PICIN FODOR ÁGOSTON (1863-1949) szorgalmának köszönhetően tervszerűen kialakított, tervezett s megvalósított Esterházy-telep, vagy csak „a Telep”, a valóban mai arculatú Új-Dombóvár történetét nem tisztünk bemutatni; arról – igaz, elsősorban lokális jellegű és kisugárzású, de immár alapvető, megbízható és hozzáférhető forrásmunkák állnak rendelkezésre. Másfelől tárgyalt időszakunkon túl is nyúlik (kezdődik, vagy más olvasatban folytatódik) ennek létrejötte és fejlődése, mind a mai napig.

A vasúti építkezésnek, s a beszivárgást és a végleges letelepedést, családalapítást választóknak köszönhetően Dombóvár etnikai képe is színesebbé vált a 20. század elejére. Igazán jelentős nyelvi különbségek ugyan nem adódtak, de a környező falvak főleg német ajkú, sváb kultúrát és mentalitást őrző lakosai hatása nem múlt el nyomtalanul. Dombóvár értelmisége és egy-egy korszakban vezető hivatali rétege szintén nem helyből „választódott ki”, hanem a mindvégig hatalmas és szellemiségében is jelentős Esterházy-birtoktestek – jobbára – nyugat-dunántúli részéből érkezett. Igaz, sokuk meg is tapadt vagy állhatatosan visszatért megszeretett Dombóvárához.

A szakmai utánpótlás, képzés és az új, sokirányú tevékenységben jártasságot igénylő vasúti munka kiszolgálása érdekében igen fontos szerepet töltött be az iparostanonc képzés, amely Dombóváron hivatalosan 1884-től indult meg. Mögötte az itt is újjászerveződött Ipartestülettel, amely anyagilag és szellemileg, tudásban és erkölcsében is rendíthetetlenül állott.

Dombóvár közvilágítása, valamint a MÁV-hoz is kapcsolódó iparfejlesztés során kikerülhetetlen az Ivanich dinasztia kiemelkedő szerepéről beszélni. IVANICH ANTAL (1868-1943) vállalkozó már 1900-ban javaslatot tett a képviselő testületnek a „villanyos világítás” bevezetésének közös tervére, pontosabban megvalósítására, de minderre – korabeli huzavonák és ódzkodások miatt – csak 1905. december 8-án került sor. A villanytelep igazi fejlődését és szolgáltatásainak térhódítását is valóban a MÁV-val 1908-ban kötött szerződés biztosította és alapozta meg. Egy korabeli tudósítás így szól: „1909 évben Vörös László kereskedelemügyi miniszter idejében, aki az engedélyesnek jó ismerőse volt, bekapcsolódott a MÁV is 47 ívlámpával, 400 égővel és 60 lóerős motoros fogyasztással. Ez az új kötelezettség a telep kibővítését vonta maga után.”⁷ A család és a vállalkozás küldetését IFJABB IVANICH ANTAL (1896-1955), a Dombóvári Villamos Művek Rt. későbbi tulajdonosa, műegyetemi végzettségű gépészmérnök folytatta s vitte végig az 1948-as államosításig.⁸ Az első villanyszerelő tanonc HORVÁTH JÓZSEF (1899-?) volt, aki négy polgári és másfél éves gyakorlati képzés után 1916-ban tett segédvizsgát. Szintén a vasút létének köszönhető, hogy a géplakatosok és villanyszerelők ahhoz köthető képzésével 1920-ig tizenegy, illetve hét mester, cég, kisvállalkozás foglalkozott tartósan!⁹

A vasutas szülők és a helyi értelmiség hatására együttesen is nagyobb műveltségi igény jött létre. Ennek kielégítéséről gondoskodott Dombóváron 1913-ban CSEKEFALVI (FAICS) IRÉN (1879-1972), aki magán elemi iskolája mellett 1913-ban polgári leányiskolát alapított; „főleg a vasutas szülők idetelepülése révén egyre növekedett azon fiú tanulók száma, akik felsőbb tanulmányokat nem ohajtottak folytatni, s a negyedik osztály elvégzése után gyakorlati pályákra törekedtek...” – ez már persze később, az 1920-as évek második felétől adódott Dombóváron.¹⁰ A lányok képzésének másik lehetőségét biztosították az 1915-től szintén polgári iskolát működtető, Kassáról idetelepített Szent Orsolya rendi Nővérek.

A magasabb szintű képzést biztosító gimnáziumi oktatás már 1913-ban elkezdődött, alapot adva a későbbi főiskolai és egyetemi tanulmányokat folytatók ambíciói beváltásának. Ide járt, és a legelső évfolyam tanulója volt a későbbi jeles író, ILLYÉS (ILLÉS) GYULA (1902-1983) is.

A MÁV országosan is szorgalmazta az öntevékeny, a szolgálati hierarchiát követő réteg-társasélet különböző formáit. Dombóváron KÁROLYI LÁSZLÓ fűtőházi mérnök irányításával alakultak meg sorban a vasutas egyesületek. Először, csaknem félszáz taggal a Mozdonyvezetők Otthona alakult, illetve nyílt meg, 1909 utolsó napjaiban. Ezután a MÁV Fűtők Dombóvári Otthona, a

Dombóvári Fűtőházi Dal- és Önképzőkör, a MÁV Szolgák Dombóvári Csoportja és a Vonatkísérők és Kocsirendezők Dombóvári Egyesülete. Könyvek, újságok, társasjáték eszközök, készletek és játékasztalok álltak mindenütt a szórakozók, kikapcsolódók és pihenők rendelkezésére. A legendás helyi újság, a később többször is meg-megújult „Dombóvár és Vidéke” című lap is a vasutasok tájékoztatásának céljából alapított 1898-ban.

A mozdonyvezető bálók társadalmi eseménynek számítottak a Korona Szállóban. A másik közösségről így írt egy korabeli lap: *„Még csak pár éve működik a Dombóvári MÁV Fűtőházi Dal- és Önképzőkör, de ez idő alatt az egymás között – egymásért eszméje a soproni 20. Országos Dalversenyről dicsőre oklevelet hozott a Körnek, amelynek munkálkodását méltóképpen egészíti ki a mozdonyvezetők kartársi együttérzésének ápolására hivatott otthona.”*¹¹

A Dalkör az egymással törődő, s a sokszor kiszámíthatatlan vezénylések miatt összekovácsolódott vasutas családok baráti-ünnepi összejöveteleinek színtere is volt. Híres volt azért is, mert itt lehetett a legjobb bort inni; a pince sosem volt üres. Révfülöpről meg Csapokról érkezett a finom bor mindig valaki segítségével. A tiszteletbeli elnök a mindenkori Fűtőházfőnök volt, felesége pedig a jótekonysági rendezvények védnöke. Karácsonykor az asszonyok csomagokat osztottak a szegényebb gyerekeknek. Pár szem szaloncukor és keksz kíséretében egy-egy kis fémharang járt ajándékként, papírzacskóba csomagolva, s az volt hosszú évekig, később az unokák számára is a fenyőfa alá szólító csengő.

A számos ünnep közül itt is színes volt, és gyakran hosszú hétvégébe torkollott a mulatós farsangi időszak. Ezt szakmánként elkülönülve, de minden család, közösség megülte hagyományosan, étkek, italok, *„régii távoli-otthoni”* emlékek és hagyományok szerint. Erről a menyecskek, az asszonyok gondoskodtak, de a vasútiak között sok-sok férfi – már csak a kényszerű távollétek miatt is – maga is elővette főleg főzőtudományát. Ilyenkor csendült fel az a nóta is, amelyet a korábban oly népszerű *„Nem loptam én életemben...”* című nóta dallamára énekeltek összefogózva:

*„Szita Dezső kazánkovács,
Túrós kenyér jó harapás,
Mákos tészta se rossz falat,
Dezső szíve majd meghasad.”*¹²

S mi sem jellemzőbb, mint hogy az idézett nóta szövegének gyűjtői azt is lejegyezheték, hogy e dalt eredetileg egy, a közeli Döbröcköztől származó, apai ágon az Alföldről a 19. sz. második felében ideszegődött család utóda énekelte-aktualizálta a befogadó vasutas baráti körben, s amely aztán már később a legendás „Vaster” törzsközönségének emlékezetében maradt fenn – örökre.

IRODALOM:

- ¹ Majdán J.: A dombóvári vasútállomás vonzáskörzete egy országos összeírás tükrében, 1895. Sajtó alatt: Kriston Vízi József (szerk.): Múzeum, táj, közösség a Dél-Dunántúlon. Dombóvár, 2011. – Vö. még: Majdán J. - Nagy J.: Vasút a Dunától a Dráváig. Budapest, 1997.
- ² „Az addigi gyakorlatnak megfelelően ugyanis egy híres belga gyártól rendelték meg a síneket, de a Montigny et Monteaux sur Sambre gyárból olyan gyenge minőségű áru érkezett, hogy a műszaki felügyelet nem engedte a szerelvényeket elindulni. A miniszter elrendelte, hogy az időközben kiváló minőségűvé fejlődött hazai termékek kerüljenek a veszélyes ívekbe és a hidakra. A magyar ipar néhány év alatt nemzetközi szintre emelkedett, de az itthoni elismertséghez is szakminiszteri segítség kellett.” – Majdán J., 2011.
- ³ Majdán J.: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Kossuth Kiadó, Budapest, 1987. – Hivatkozva és e téma igen szép összefoglalását adja Várnagy Gy.: A magyar vasúti közlekedés fejlődése és hatásai 1914-ig. Szakdolgozat. Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kar. Földrajz- és Földtudományi Intézet, Környezet- és Tájföldrajzi tanszék. Budapest, 2011.

- ⁴ 1999. *Majdán J.*: Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, 1998, valamint *Beles L.*: Fejezetek a dombóvári gazdasági vasutak történetéből. 1999.
- ⁵ *Beles L. – Francz J.*: Fejezetek a dombóvári fűtőházak történetéből. Budapest, MÁV Vezérigazgatóság, 1998.
- ⁶ lásd: *Mészárosné Fodor K.*: Újdombóvár története. Dombóvár, 1988, 15-19. – V.ö. még: *Mészárosné Fodor K.*: Dombóvár, a vasutas város. In: *Dr. Papp N.* (főszerk.): Városunk, Dombóvár a kezdetektől napjainkig. Dombóvár, 2010, 206-211. – Alapvetésül településünk történeti-gazdasági viszonyaihoz: *Szőke S.*: Dombóvár története. In: *Dr. Szőke S. – Mészárosné Fodor K. – Dr. Szőke S.-né*: Dombóvár. Dombóvár, 1996, 101-102.
- ⁷ Dombóvár és Vidéke, 1935. december 21.
- ⁸ Mindkettőjükéről lásd: *Takács I.-né*: Arcok Dombóvárról. Dombóvár, 2000, 72.; illetve: *Dr. Szőke S.*, 1996, 112., *Gelencsér Gyula*: Villamosipari Szakképzés 516 Dombóvár. Dombóvár, szerzői kiadás, 2009, 176-177, valamint *Gelencsér Gyula*: A Dombóvári Ipartestület története, 1890-2010. Dombóvár 51-52.
- ⁹ *Gelencsér Gy.* 2010, 65- 66.
- ¹⁰ *Mészárosné Fodor K.*, 2010, 223.
- ¹¹ Magyar Vasutasok Albuma, 1927.
- ¹² *Beles L. – Francz J.* 1998, 134.

A szerző címe:

Kriston Vízi József

Dombóvár

Helytörténeti Gyűjtemény

e-mail:kristonster@gmail.com